DZIENNIK URZĘDOWY

MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Rok XXIII | Warszawa, dnia 1 lipca 1946 r. | Nr 7

TREŚĆ:

Część A.

Dział Ogólny.

Dział Ruchu Kolejowego.

Dział Budowy i Utrzymania Kolei.

Dział Aprowizacji i Zaopatrywania.

Sprostowanie.

Odezwa

Część A.

DZIAŁ OGÓLNY.

84.

Okólnik Nr 14 Prezesa Rady Ministrów z dnia 1 maja 1946 r. o urlopach wypoczynkowych funkcjonariuszów państwowych.

Do
wszystkich Ob. Ob. Ministrów

W związku z rozpoczynającym się okresem urlopowym zarządzam co następuje:

1) prawo do korzystania z urlopów przysługuje wszystkim funkcjonariuszom państwowym, zarówno mianowanym na stałe, jak i prowizorycznym, praktykantom oraz kontraktowym (art. art. 36, 38 i 105 ustawy o państwowej służbie cywilnej oraz art. 5 (4) dekretu z dnia 27.XII. 1944 r., poz. 80).

2) prawo do pierwszego urlopu wypoczynkowego powstaje po przesłużeniu w służbie państwowej **przynajmniej jednego roku.**

3) urlopy wypoczynkowe dla funkcjonariuszów państwowych powinny być udzielane w wymiarach, ustalonych przepisami art. art. 36 i 105 ustawy o państwowej służbie cywilnej, z tym jednak, że ze względu na zadania, stojące obecnie przed aparatem państwowym, wymiar urlopu nie może przekraczać 4 tygodni, niezależnie od liczby lat, przepracowanych w służbie państwowej. Do zakresu służby wlicza się również pracę w ideowych organizacjach młodzieżowych i partiach politycznych, instytucjach społecznych i spółdzielczości, po dniu 22 lipca 1944 r.

Do wymiaru urlopu wypoczynkowego należy zaliczyć wszystkie urlopy, udzielone w ciągu roku, z wyjątkiem krótkich urlopów okolicznościowych oraz dla załatwienia ważnych spraw osobistych, rodzinnych i majątkowych, nie przenoszących jednorazowo 3 dni.

4) w roku bieżącym należy udzielić urlopów wypoczynkowych wszystkim funkcjonariuszom, którzy rozpoczęli służbę państwową przed dniem 31.XII. 1945 r.

5) władze służbowe mogą na podstawie art. 36 ustawy o państwowej służbie cywilnej odmówić udzielenia urlopu wypoczynkoewgo funkcjonariuszowi państwowemu w pełnym wymiarze lub częściowo z ważnych przeszkód służbowych. Przepisy te mogą być wyjątkowo obecnie zastosowane również dla całego zespołu funkcjonariuszów danego urzędu lub poszczególnych jego komórek organizacyjnych, jeżeli początkowy stan organizacyjny urzędu lub inne ważne interesy służbowe tego bezwzględnie wymagają.

Niewykorzystanie z powyższych powodów przez funkcjonariuszów państwowych urlopów wypoczynkowych należy w miarę możności uwzględnić przy wymiarze urlopu wypoczynkowego w roku następnym (ust. 3 art. 37 ustawy o państwowej służbie cywilnej).

6) w żadnym wypadku nie należy funkcjonariuszom państwowym wypłacać wynagrodzenia (odszkodowania) za niewykorzystane urlopy, gdyż urlopy winny być wykorzystane dla wypoczynku i regeneracji sił do pracy, a nie do uzyskania w miejsce wypoczynku jakiegoś ekwiwalentu pieniężnego.

7) należy unikać skoncentrowania wszystkich urlopów w okresie letnim, lecz starać się urlopy rozkładać również na miesiące jesienne i zimowe.

8) okólnik mój Nr 40 z dnia 16. VII. 1945 r. traci moc obowiązującą.

MKNr. Pers. 1/07—58/46.

85.

Okólnik Nr 136 Ministra Skarbu z dnia 13 marca 1946 r. o interpretacji niektórych przepisów rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 12. IX. 1945 r.

(Dz. U. R. P. Nr 41, poz. 228).

Do
wszystkich Resortów.

W związku z podnoszonymi wątpliwościami w sprawie interpretacji niektórych przepisów rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 12 września 1945 r. o należnościach w razie pełnienia czynności służbowych poza zwykłym miejscem służbowym oraz w razie przeniesienia na inne miejsce służbowe (Dz. U. R. P. Nr 41, poz. 228) Ministerstwo Skarbu udziela następujących wyjaśnień:

do § 1.

Różnica pomiędzy delegacją a podróżą służbową polega na tym, że funkcjonariusz państwowy delegowany zostaje przydzielony do innego urzędu pozostaje tylko pod względem osobowym w zależności od swego dawnego zwierzchnika. Funkcjonariusz państwowy znajdujący się w podróży służboewj, pozostaje przez cały czas trwania tej podróży w zależności rzeczowej i osobowej tej władzy, która podróż służbową zarządziła.

W obu przypadkach przysługuje im uposażenie na zasadach obowiązujących w ich stałym miejscu służbowym.

do § 17.

Zmniejszenie diet z powodu korzystania z wyżywienia w stołówce (obiad) stosuje się również w przypadku, gdy wyżywienie jest odpłatne (według cen kontyngentowych).

Przepis art. 2 ma zastosowanie przez pierwszych 5 dni podróży służbowej, bez względu na to, czy została ona po 5 dniach ukończona czy nie i bez względu na to czy odbyła się do jednej czy kilku miejscowości.

W wykonaniu postanowień § 17 rachunkodawca winien umieszczać na rachunkach kosztów podróży, lub delegacji uwagi, dotyczące wyżywienia w stołówce dla funkcjonariuszów państwowych i korzystania z bezpłatnego mieszkania służbowego.

do § 34 p. 1.

Przepisy zawarte w tym paragrafie dopuszczają możliwość przyznania kosztów przejazdu rowerem w wysokości taryfy najmu koni, zatwierdzonej przez władze.

do § 39.

Podana ilość mieszkańców ma jedynie na celu oznaczenie większych miast, należy zatym brać pod uwagę w zasadzie przedwojenną liczbę mieszkańców danego miasta.

do § 40.

Ryczałt na pokrycie wszystkich wydatków połączonych z przesiedleniem obejmuje wydatki poza szczegółowo w rozporządzeniu wymienionymi np. za przeniesienie ruchomości z wozu do domu.

do § 43 p. 2.

Ilość urządzenia domowego dopuszczona do przewozu innymi środkami komunikacji, aniżeli wskazanymi w p. 1 § 45 jest rozumiana jako konieczna dla natychmiastowego zamieszkania.

do § 43 p. 3.

W takim przypadku stosuje się odpowiednio przepisy § 40 t. j. mimo dwukrotnego przewozu mebli przyznaje się **jednorazową** wypłatę ryczałtu na pokrycie wszystkich wydatków połączonych z przesiedleniem.

MK. Nr Pers. 2/110—11/46.

86.

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 16 maja 1946 r. w sprawie uprawnień do premii ogólnoeksploatacyjnej, warsztatowej i drogowej w czasie choroby, urlopu wypoczynkowego, zdrowotnego i w razie urlopowania do prac społecznych w Związku Zawodowym Pracowników Kolejowych.

Niniejszym zarządzam:

1. Pracownicy przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" otrzymujący premie określone osobnymi zarządzeniami Ministra Komunikacji mają prawo do powyższych premii:

1) w okresie urlopu wypoczynkowego;
2) w okresie płatnego urlopu do prac w Związku Zawodowym Pracowników Kolejowych;
3) w okresie urlopu okolicznościowego;
4) w okresie choroby przez czas do dwóch miesięcy;
5) w okresie urlopu zdrowotnego przez czas do dwóch miesięcy z zaliczeniem do tego czasu również okresu poprzedzającej choroby.

2. Przy obliczaniu czasu trwania choroby oraz urlopu dla poratowania zdrowia uznaje się jako przerwy tylko te okresy pełnienia służby, które wynoszą przynajmniej połowę okresu choroby, poprzedzającego zgłoszenie się do służby. Jeśli pełnienie służby trwało krócej, poszczególne okresy choroby lub urlopu dla poratowania zdrowia zlicza się razem.

Nr Pers. 2 — 12127/45.

87.

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 1 czerwca 1946 r. o przyznaniu dodatków specjalnych rencistom Kasy Emerytalnej dla robotników kolei państwowych w b. dzielnicy pruskiej.

Na podstawie art. 2 dekretu z dnia 20 marca 1946 r. o zmianie i uzupełnieniu ustawy o likwidacji Kasy Emerytalnej dla robotników kolei państwowych w byłej dzielnicy pruskiej (Dz. U. R. P. Nr 13 poz. 89) zarządzam co następuje:

§ 1.

Osobom uprawnionym do świadczeń na podstawie art. 4 i 11 ustawy z dnia 15 czerwca 1939 r. o likwidacji Kasy Emerytalnej dla robotników kolei państwowych w b. dzielnicy pruskiej (Dz. U. R. P. Nr 55 poz. 347), zmienionej dekretem z dnia 20 marca 1946 r. (Dz. U. R. P. Nr 13 poz. 89), przyznaje do rent dodatki specjalne wywołane wyjątkowymi warunkami ekonomicznymi w wysokości miesięcznej:

1) rencistom otrzymującym renty inwalidzkie . . . . — 200 zł;
2) wdowom otrzymującym renty wdowie poinwalidzkie . . . . . — 100 zł;
3) sierotom przy matce otrzymującym renty sieroce poinwalidzkie . . . — 40 zł;
4) sierotom zupełnym otrzymującym renty sieroce poinwalidzkie . . . — 100 zł.

§ 2.

Dodatki specjalne przewidziane w § 1 przyznaje się rencistom, wdowom i sierotom otrzymującym renty z Oddziału A i B względnie z jednego z tych Oddziałów, jeżeli nie korzystają z analogicznych świadczeń z innych instytucji ubezpieczeniowych.

§ 3.

Sieroty, których matka żyje, lecz nie pobiera żadnego świadczenia z Oddziału A i B lub z jednego z tych Oddziałów, należy uważać za sieroty zupełne w rozumieniu § 1 pkt. 4.

§ 4.

Dodatki specjalne przewidziane w § 1 należy wypłacać miesięcznie z góry każdego pierwszego dnia miesiąca, razem z przysługującymi rentami.

§ 5.

Wydatki wynikające z niniejszego zarządzenia należy zarachowywać na Dział 2, Rozdz. 11 § 4 budżetu.

§ 6.

Zarządzenie niniejsze obowiązuje od 1 kwietnia 1946 r.

Nr Pers. 3 — 20/3/46.

88.

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 21 maja 1946 r. o stosunku DOKP do ZZK w dziedzinie pracy społecznej.

Na podstawie art. 17, ust. 3 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 września 1926 r. o utworzeniu przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" (Dz. U. R. P. z 1930 r. Nr 89 poz. 705) zarządzam co następuje:

Do przepisów o podziale czynności w DOKP (Dz. Urz. M. K. z 1934 r. Nr 9 poz. 54) wprowadza się następujące zmiany:

1) w § 7 dodaje się pkt. 10) o brzmieniu: „współpraca ze Związkiem Zawodowym Pracowników Kolejowych (Z. Z. K.) w realizacji zagadnień społecznych";

2) w § 16 ust. (1) w pkt. 15) w brzmieniu ustalonym w Dz. Urz. M. K. z 1945 r. Nr 15 poz. 155, dodaje się ustęp o brzmieniu: „współdziałanie na terenie DOKP w działalności społeczno-kulturalnej wykonywanej przez Z. Z. K.";

3) w § 16 ust. (1) pkt. 18) nadaje się brzmienie: w stosunku do Z. Z. K.:

a) informowanie Z. Z. K. o planach i projektach M. K. i innych władz i urzędów państwowych i organizacji publicznych z zakresu pracy społecznej,

b) przedstawianie wniosków Z. Z. K. o przyznanie subwencji i o pomoc w naturze,

c) czuwanie nad wykorzystaniem subwencji udzielanych przez M. K. zgodnie z celem na który zostały przyznane, przez kontrolę rachunków i rozliczeń,

d) wizytowanie prac i inwestycji społecznych Z. Z. K. prowadzonych choćby częściowo przy pomocy materialnej M. K.".

Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Nr I 1 — 110/9/46.

89.

Zarządzenie Ministerstwa Komunikacji z dnia 2 maja 1946 r. w sprawie przedsiębiorstw zarobkowych na terenach kolejowych.

Niniejszym zarządza się:

§ 1.

1. Lokale (kioski) wraz z innymi pomieszczeniami, urządzeniami i inewntarzem oraz place przeznaczone do prowadzenia przedsiębiorstw zarobkowych na terenach kolejowych, jak bufety, zakłady fryzjerskie i umywalnie, kantory wymiany pieniędzy, kioski sprzedaże artykułów spożywczych, wyrobów tytoniowych i t. p. wydzierżawia się z reguły w drodze przetargu publicznego z tym zastrzeżeniem, że do przetargu mogą stawać osoby wymienione w § 4 niniejszego zarządzenia, o czym należy w ogłoszeniu przetargowym zaznaczyć.

2. Przetarg taki należy rozpisać w terminie co najmniej 14-to dniowym przed dniem otwarcia ofert.

3. Ogłoszenie przetargu powinno nastąpić na danej stacji i na kilku sąsiednich stacjach. Poza tym DOKP winna o każdym mającym się odbyć przetargu zawiadomić Biuro Kontroli przy Prezydium Krajowej Rady Narodowej, oraz według swego uznania może umieścić notatkę o przetargu w prasie miejscowej.

4. Dzierżawa powinna być oddana oferującemu najwyższą cenę; gdyby jednak osoba tego oferenta nie dawała dostatecznej gwarancji pod względem majątkowym, osobistym czy fachowym co do odpowiedniego prowadzenia przedsiębiorstwa, wówczas DOKP może ewdług swego uznania wydzierżawić lokal innemu z oferentów.

5. Koszty ogłoszenia przetargu w prasie ponosi przedsiębiorstwo P. K. P.

6. Od obowiązku rozpisania przetargów D. O. K. P. jest zwolniona i lokale może wydzierżawiać z wolnej ręki:

1) jeśli chodzi o małe przedsiębiorstwa zarobkowe, których spodziewany obrót miesięczny nie przekroczył kwoty 60.000 zł (słownie sześćdziesiąt tysięcy zł);

2) gdy Ministerstwo Komunikacji zwolniło w konkretnym przypadku DOKP od przeprowadzenia przetargu.

§ 2.

1. Rozpatrywanie spraw:

1) o najem lub dzierżawę lokali handlowych (sklepów i t. p.) znajdujących się na terenie P. K. P. poza terenem stacji,

2) o najem lub dzierżawę placu kolejowego pod budowlę dla celów handlowych — należy do kompetencji właściwej D.O.K.P., a przepisy § 3 niniejszego zarządzenia, zastrzegające decyzji Ministerstwa Komunikacji sprawy dzierżaw przedsiębiorstw zarobkowych na niektórych większych stacjach, nie mają tu zastosowania.

2. Ze względu na to, że mogą obowiązywać przepisy, w myśl których najem wzgl. wydzierżawienie lokalu uzależnione są od decyzji lub zgody właściwych władz administracyjnych (zarządu miejskiego, urzędu mieszkaniowego i t. p.) — D.O.K.P. uwarunkują ważność zawartej umowy w sprawie najmu (dzierżawy) lokalu od uzyskania zezwolenia tej władzy, względnie nakaże złożenie takiego zezwolenia przy wniesieniu oferty.

Osoby, które w wyniku przetargu uzyskały zezwolenie władz kolejowych na prowadzenie bufetu na dworcach kolejowych powinny uzyskać również koncesję na prowadzenie przedsiębiorstwa przemysłu gastronomicznego u właściwych władz, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Aprowizacji i Handlu z dnia 23.II. 1946 r. (Dz. U. R. P. Nr 12 poz. 83).

4. Jeśli dotychczasowe umowy w sprawie najmu (dzierżawy) lokali sklepowych wzgl. placów kolejowych dla celów handlowych zawarte zostały na warunkach odmiennych od ustalonych wyżej zasad, a mniej korzystnych dla P. K. P., należy takie umowy rozwiązać i przy ponownym najmie (dzierżawie) zastosować się do powyższych postanowień, w szczególności należy zlikwidować wszelkie kioski spożywcze znajdujące się na stacjach, na których czynne są bufety; jedynie bufety na peronach dzierżawione wraz z bufetami dworcowymi mogą sprzedawać artykuły spożywcze.

5. Postanowienia §§ 1 i 2 nie dotyczą trybu i warunków najmu (dzierżawy) placów składowych, które regulują osobne przepisy.

Oferty osób uczestniczących w przetargu należy rozpatrywać komisyjnie. W skład komisji wchodzą: wicedyrektor kolei państwowych do spraw administracyjnych, naczelnicy: wydziału handlowo-taryfowego, biura finansowego, personalnego i prawnego lub ich zastępcy, przedstawiciel Okręgowego Zarządu Związku Zawodowego (Z. Z. K.) oraz przedstawiciel zarządu miejscowego koła tegoż Związku, na terenie którego znajduje się dane przedsiębiorstwo.

§ 3.

1. Zastrzega się do decyzji Ministerstwa Komunikacji sprawy przedsiębiorstw zarobkowych na następujących stacjach kolejowych: Białystok Centr., Bielsko, Bydgoszcz, Bytom, Chorzów, Częstochowa, Dziedzice, Elbląg, Gdańsk Gł., Gdynia, Gliwice, Głogów, Grudziądz, Iława, Inowrocław, Katowice Osob., Kielce, Kołobrzeg, Kraków, Krzyż, Legnica, Lublin, Łódź Fabr., Łódź Kal., Malborg, Olsztyn, Opole, Ostrów Wlkp., Piła, Poznań Osob., Radom, Rzeszów, Skarżysko Kam., Sosnowiec, Starogard, Szczecin, Tarnów, Tczew, Toruń Przedm., Warszawa Gd., Warszawa Gł. Osob., Warszawa Zach., Warszawa Wil., Warszawa Wsch., Wrocław, Zebrzydowice oraz na wszystkich stacjach granicznych.

2. Oferty w sprawie przedsiębiorstw zarobkowych na stacjach zastrzeżonych do decyzji Ministerstwa Komunikacji, należy po przeprowadzeniu przetargu, niezwłocznie przekazać Ministerstwu wraz z protokółem i wnioskami komisji. W razie zgłoszonych przez przedstawiciela Z.Z.K. zarzutów co do poszczególnych oferentów należy zbadać prawdziwość zarzutów i w sprawozdaniu zająć stanowisko.

§ 4.

1. Przedsiębiorstwa zarobkowe należy wydzierżawiać wyłącznie osobom uprzywilejowanym.

2. Ustala się następujące kategorie osób uprzywilejowanych: inwalidzi kolejowi i wojenni, wdowy po inwalidach kolejowych i wojennych, wdowy po poległych i zmarłych w związku przyczynowym ze służbą wojskową, wdowy po pracownikach kolejowych, emeryci kolejowi, osoby, które położyły zasługi w odbudowie Państwa Polskiego, zdemobilizowani żołnierze.

3. Osoby uprzywilejowane muszą odpowiadać również innym kwalifikacjom np. lojalne zachowanie się wobec Narodu Polskiego w czasie okupacji, nie posiadanie majątku, stanowiącego dostateczne źródło utrzymania i t. d.

4. Przedsiębiorstwa, których spodziewany obrót miesięczny przekracza 300.000 (trzysta tysięcy zł) muszą być prowadzone przez fachowca.

§ 5.

Umowę dzierżawną należy zawierać według wzorów stanowiących załączniki do niniejszego zarządzenia.

§ 6.

1. Czynsz dzierżawny winien być określony w stałej kwocie miesięcznej.

2. D. O. K. P. winny komisyjnie (wydział handlowo-taryfowy w porozumieniu z biurem finansowym) przeprowadzać co najmniej raz na kwartał kontrolę faktyczną (w formie wywiadu kupieckiego i skarbowego) i księgową przedsiębiorstw zarobkowych, celem ustalenia rentowności przedsiębiorstw i prawidłowości prowadzonych ksiąg.

3. W razie stwierdzenia przez Dyrekcję:

1) że czynsz dzierżawny wpłacany w stałej kwocie miesięcznej jest niższy od:

a) 8% wpływów brutto w przedsiębiorstwach o obrotach do 300 tysięcy złotych,

b) 10% wpływów brutto w przedsiębiorstwach o obrotach powyżej 300 tysięcy złotych;

2) że dzierżawca ukrywa istotne wpływy przedsiębiorstwa — Dyrekcja winna:

a) w przypadku pierwszym podwyższyć czynsz dzierżawny do tych granic,

b) w przypadku drugim przystąpić do rozwiązania umowy i rozpisania nowego przetargu.

4. D. O. K. P. nie jest uprawniona do obniżania czynszu ustalonego umową.

5. Przy ustalaniu czynszu stałego w stosunku do przedsiębiorstw małych, o nieznacznych wahaniach we wpływach i bez widoku rozwoju, należy kierować się zasada, że czynsz winien wynosić conajmniej 8% od wpływów brutto przedsiębiorstwa.

6. Dzierżawcy obowiązani są wpłacać czynsz dzierżawny co miesiąc z góry do dnia 8-go każdego miesiąca pod rygorem wypowiedzenia umowy.

§ 7.

Ministerstwo Komunikacji zwraca uwagę na postanowienie art. 527 p. 5 Kod. Post. Cyw., umożliwiające eksmisję opornego dzierżawcy po wygaśnięciu umowy bez potrzeby uzyskiwania wyroku sądowego. D. O. K. P. winny skorzystać z tego przepisu prawa, gdy chodzi o dzierżawę lokali, przeznaczonych na większe przedsiębiorstwa, przy których ewentualne straty mogłyby być szczególnie dotkliwe dla P. K. P. i zawrzeć na koszt dzierżawcy umowę dzierżawną w formie aktu notarialnego, zawierającego oświadczenie dzierżawcy, że poddaje się egzekucji z tego aktu w myśl art. 527 p. 5 Kod. Post. Cyw. co do czynszu oraz zwrotu lokalu i urządzeń P. K. P. W takich przypadkach umowy winny być zawierane na czas określony z oznaczeniem w umowie daty wygaśnięcia umowy oraz zwrotu lokalu i urządzeń P. K. P. Umowy takie należy zawierać na okres nie przekraczający 6-ciu miesięcy.

§ 8.

Wszelkie niewymienione w poprzednich paragrafach warunki dzierżawy przedsiębiorstw zarobkowych na terenach kolejowych, a więc na terenie stacji i poza terenem stacji, zawierają wzory umów będące załącznikami do niniejszego zarządzenia.

§ 9.

1. D. O. K. P., po przeprowadzeniu ostatecznego rozrachunku z tytułu dotychczasowych umów dzierżawnych — ustala komisyjnie (w składzie: naczelnik wydz. handl.-taryf., biura finansowego, nacz. biura prawnego lub ich zastępcy) najpóźniej w ciągu trzech miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszego zarządzenia wysokość stałych miesięcznych czynszów dzierżawnych co do wszystkich umów o dzierżawę przedsiębiorstw, zawartych na zasadach okólnika z dnia 23 kwietnia 1945 r. (Dz. Urz. M. K. Nr 7 poz. 49/45), opierając się na wynikach ostatniej kwartalnej kontroli przeprowadzonej zgodnie z postanowieniami pkt. 7 wym. zarządzenia — poczym wezwą dotychczasowych dzierżawców do zawarcia umowy na zasadach ustalonych w niniejszym zarządzeniu wg. wzoru stanowiącego załącznik do niniejszego zarządzenia.

2. W razie odmowy ze strony dotychczasowych dzierżawców zawarcia nowej umowy, Dyrekcje przystąpią do rozwiązania tych umów i rozpiszą nowy przetarg.

§ 10.

1. D. O. K. P. będą przedkładać Ministerstwu Komunikacji kwartalnie wykaz przedsiębiorstw zarobkowych na terenach kolejowych okręgu Dyrekcji, z podaniem:

1) nazwy stacji,

2) imienia i nazwiska dzierżawcy,

3) stosunku dzierżawcy do P. K. P. w rozumieniu postanowień pkt. 5 niniejszego zarządzenia,

4) wysokości stałego czynszu miesięcznego.

2. Pierwszy wykaz obejmujący wszystkie przedsiębiorstwa w okręgu Dyrekcji, z uwzględnieniem zmian powstałych skutkiem stosowania postanowień niniejszego zarządzenia, przedłożą Dyrekcje M. K. w ciągu trzech miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszego zarządzenia. W wykazie należy wymienić bufety i kioski nie obsadzone z braku oferentów.

§ 11.

1. Zarządzenie niniejsze nie dotyczy:

1) sprzedaży czasopism, książek, broszur i t. p. wytworów przemysłu drukarskiego oraz rozkładów jazdy i wydawnictw turystycznych,

2) albumów i widokówek oraz przyborów do pisania,

3) wytworów przemysłu galanteryjnego, kosmetycznego i perfumeryjnego, przyborów podróżnych, sportowych i fotograficznych, jak również zabawek,

4) kart do gry.

2. Wyłączne prawo sprzedaży tych artykułów na terenie P. K. P. posiada Spółdzielnia Wydawnicza „Czytelnik", o czym w razie potrzeby należy powiadomić dzierżawców. Sprzedażą wyrobów tytoniowych zajmować się mogą również inne osoby, jednakże kioski i t. p. urządzenia służące tej sprzedaży, a stanowiące własność T-wa „Ruch" należy przekazać Spółdzielni „Czytelnik" do użytkowania.

§ 12.

Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia. Z dniem tym tracą moc obowiązującą poprzednie zarządzenia wydane w sprawach objętych niniejszym zarządzeniem, a w szczególności okólnik M. K. z dnia 23 kwietnia 1945 r. (Dz. Urz. M. K. Nr 7 poz. 49).

Nr I 4 — 6/15/46.

Załącznik Nr 1 do zarządzenia M. K. z dnia 2. V. 1946 r. Nr I 4—6/15/46 w sprawie przedsiębiorstw zarobkowych na terenach kolejowych.

UMOWA DZIERŻAWNA.

zawarta pomiędzy przedsiębiorstwem „Polskie Koleje Państwowe" zwanym dalej dla skrócenia „P. K. P." zastąpionym przez . . . . . .

. . . .

i Ob. . . . .

jako dzierżawcą z drugiej strony zwanym dalej „dzierżawcą".

§ 1.

P. K. P. wydzierżawiają Ob. . . . . na stacji . . . . na cele prowadzenia bufetu — lokal (lokale) i inne pomieszczenia oraz urządzenia i inwentarz — kiosk, na warunkach niżej wyszczególnionych.

§ 2.

Lokale.

Przedmiot dzierżawy przyjmuje dzierżawca w stanie w jakim on w chwili zawarcia umowy znajduje się bez prawa jakichkolwiek z tego tytułu roszczeń — na podstawie osobnego aktu oddania stanowiącego integralną część niniejszej umowy, który zawierać będzie również stwierdzenie ich stanu. Utrzymanie i remont wydzierżawionego lokalu, w szczególności zaś utrzymanie porządku zamków, drzwi i okien należy do dzierżawcy. Zamieszkiwanie służby bufetowej w poczekalniach i lokalach bufetowych jest niedozwolone.

§ 3.

Inwentarz.

Inwentarz, służący wedle uznania P. K. P. do urządzenia poczekalni i bufetu będzie przekazany dzierżawcy osobnym aktem oddania, stanowiącym integralną część umowy niniejszej. Dostarczone przez P. K. P. meble dzierżawca jest obowiązany utrzymywać w dobrym stanie; inwentarza tego nie wolno używać do prywatnych celów.

Dzierżawca odpowiada za uszkodzenia sprzętu lub ich zaginięcie, o ile nie może wykazać, że szkody te powstały przez zwyczajne (normalne) zużycie, lub z winy zarządu kolejowego bądź jego organów.

§ 4.

Czynsz dzierżawny.

Miesięczny czynsz dzierżawny wynosi złotych . . . . . . słownie . . . . Czynsz ten dzierżawca zobowiązuje się wpłacać z góry bez wezwania do kasy kolejowej na stacji . . . . do dnia 8 każdego miesiąca za miesiąc bieżący.

W razie niewpłacenia przez dzierżawcę czynszu miesięcznego w terminie wyżej wskazanym, dzierżawca opłaca za każdy dzień zwłoki karę umowną w wysokości 1% (jeden) od kwoty czynszu miesięcznego.

P. K. P. zastrzega sobie prawo podwyższenia czynszu dzierżawnego w okresach trzymiesięcznych za poprzednim czternastodniowym zawiadomieniem pisemnym dzierżawcy, przyczym gdyby dzierżawca na podwyższenie czynszu się nie zgodził, zawiadomienie to będzie uważane za wypowiedzenie umowy z końcem danego trzymiesięcznego okresu.

§ 5.

Czasokres dzierżawy.

Umowę zawiera się z ważnością od dnia . . . . 194 . . . r. na czas nieograniczony, przyczym obu stronom służy prawo każdorazowego trzymiesięcznego pisemnego wypowiedzenia umowy w przeciągu pierwszych 8 dni każdego miesiąca.

Niezależnie od tego P. K. P. zastrzega sobie prawo wypowiedzenia umowy w każdym czasie za trzydziestodniowym terminem przy równoczesnym żądaniu opróżnienia wszystkich lokali (placów) wymienionych w art. 2 niniejszej umowy, oraz żądaniem zwrotu oddanego dzierżawcy inwentarza, w wypadkach następujących:

a) w razie zwłoki ponad czternaście dni z opłatą czynszu i należytości ubocznych oraz innych należytości jak również w razie niezłożenia lub nieuzupełnienia kaucji do umówionej wysokości,

b) w razie powtarzających się skarg, uznanych przez P. K. P. za uzasadnione, na podawanie potraw lub przekąsek i napojów lichej jakości, jak również w razie zażaleń na złą obsługę, oraz w razie pobierania wyższych cen ponad oznaczonych w cennikach,

c) w razie nieodpowiedniego prowadzenia przedsiębiorstwa pod względem zdrowotnym,

d) w razie nieodpowiedniego zachowania się służby restauracyjnej wobec publiczności lub pracowników kolejowych,

e) w razie niestosowania się do zarządzeń tyczących się otwierania i zamykania bufetu kolejowego,

f) w razie niedbałego wykonywania przyjętych zobowiązań co do utrzymywania w dobrym stanie ubikacji i inwentarza (naczyń) jakoteż z powodu braku potrzebnej ilości naczyń, bielizny stołowej i t. p.,

g) w razie przeniesienia praw wynikających z niniejszej umowy na osoby trzecie bez zezwolenia P. K. P.,

h) w razie prowadzenia bez zezwolenia P.K.P. ubocznych zajęć przez dzierżawcę na danej stacji,

i) w razie wpadnięcia dzierżawcy w niewypłacalność, otwarcia konkursu do jego majątku, zawieszenia nad nim kurateli lub wprowadzenia zarządu przymusowego co do bufetu.

j) w razie stwierdzenia przez P. K. P., że dzierżawca prowadzi nieprawidłowo księgi handlowe, celem ukrycia istotnych wpływów przedsiębiorstwa.

W razie śmierci dzierżawcy (lub choćby jednego ze współdzierżawców) umowa gaśnie i nie przechodzi na spadkobierców.

Umowa gaśnie również w razie karno-sądowego zasądzenia dzierżawcy . . . . za występki lub zbrodnie bądź to utraty koncesji (patentu) przemysłowej.

W obu przewidzianych w 2-ch ostatnich ustępach przypadkach wygaśnięcia umowy dzierżawca (spadkobierca) winien w ciągu dni ośmiu, a najpóźniej w dniu wygaśnięcia umowy bez oddzielnych wezwań opróżnić wszystkie lokale bufetowe oraz zwrócić oddany mu inwentarz.

Po upływie terminu dzierżawy obowiązany jest dzierżawca na pisemne żądanie P. K. P. prowadzić bufet jeszcze przez 6 tygodni na dotychczasowych warunkach.

W razie odmowy ma D.O.K.P. prawo zatrzymać wpłaconą kaucję.

Niezastosowanie się do przepisu co do utrzymania i sprzedaży trunków wyskokowych pociąga za sobą natychmiastowe rozwiązanie umowy dzierżawnej z winy dzierżawcy bez uprzedniego wymówienia i bez wyroku Sądu.

§ 6.

Kaucja.

Na zabezpieczenie prawidłowego wpłacenia czynszu dzierżawnego oraz na pokrycie wszystkich pretensyj P. K. P. i należytości wpływających z zobowiązań przyjętych umową niniejszą, dzierżawca składa w kasie Dyrekcji Okr. Kolei Państw. kaucję w wysokości 3-miesięcznego czynszu w kwocie zł . . . . słownie . . . .

Kaucja może być wpłacona gotówką lub papierami wartościowymi dopuszczonymi do składu w państwowych kasach, podług kursu notowanego przez Min. Skarbu. Kaucja złożona w gotówce nie będzie oprocentowana.

Wszelkie należytości nie pokryte przez dzierżawcę P. K. P. mają prawo pokryć ze złożonej w gotówce kaucji przez potrącenie, bez stawiania w zwłoce i bez interwencji Sądu. Papiery wartościowe, stanowiące kaucję, P. K. P. może sprzedać w czasie dowolnym po cenach giełdowych i uzyskaną gotówkę użyć na cel powyższy.

Za wykupno papierów wylosowanych i kuponów P. K. P. nie przyjmuje żadnej odpowiedzialności.

W razie uszczuplenia kaucji z jakiegokolwiek bądź powodu dzierżawca obowiązany jest na żądanie P. K. P. w przeciągu 3 dni po otrzymaniu wezwania uzupełnić kaucję.

§ 7.

Ogrzewanie i oświetlenie lokali bufetowych jakoteż utrzymywanie w nich czystości i porządku.

Dzierżawca jest obowiązany własnym kosztem ogrzewać i oświetlać lokale bufetowe, oprócz lokali stanowiących zarazem poczekalnię dla podróżnych (ustęp 7 § 7), jak również utrzymywać je w czystości wraz z przekazywanym mu inwentarzem.

Czyszczenia należy dokonywać w czasie zmniejszonego ruchu przejezdnych i gości.

Czyszczenie, ogrzewanie i oświetlanie tych lokali P. K. P. mogą przejąć na siebie albo za zwrotem rzeczywistych kosztów, albo też za odpowiednią ryczałtową kwotę, przez P. K. P. odpowiednio do rzeczywistych kosztów. Tak w pierwszym jak i drugim przypadku dolicza się 20% na koszta administracyjne. Do ceny prądu elektrycznego i gazu (obejmującej w tym przypadku również ceny przetłaczania i zgęszczania gazu) otrzymanych z elektrowni względnie gazowni (miejskich i okręgowych) dolicza się 15% kosztów własnych.

Do określonych zgodnie z powyższym cen gazu dolicza się ewentualnie koszty przewozu gazu w cysternach.

Do ceny prądu elektrycznego i gazu otrzymanych z zakładów kolejowych dolicza się 30% kosztów własnych, pobierając jednak w tym wypadku cenę nie niższą od ceny rynkowej danej miejscowości.

Jeśli zaś lokal zaopatrzony jest w urządzenie elektryczne, koszta administracyjne wynoszą 25% rzeczywistych kosztów, względnie ryczałtu. Rachunki z tego tytułu obowiązany jest dzierżawca wyrównywać w ciągu 3 (trzech) dni po otrzymaniu rachunku.

Jeśli bufet znajduje się w lokalu, który jest równocześnie poczekalnią, P. K. P. dokonywać będzie oświetlania, ogrzewania i czyszczenia lokalu własnym staraniem, połowę kosztów oświetlania i ogrzewania jak również czyszczenia lokalu takiego, obliczonych w powyższy sposób (ust. 3 i 6 § 7) dzierżawca obowiązany jest w ciągu trzech dni zwracać na podstawie rachunków, przedstawionych przez P. K. P. wraz z dodatkiem na koszta administracyjne.

Jeżeli w czasie trwania umowy stacja będzie skanalizowaną bądź zaopatrzoną w centralne ogrzewanie bądź w urządzenia elektryczne i gazowe lub wodociągowe, wówczas obowiązany jest dzierżawca zwrócić stosunkową część kosztów instalacyjnych powiększonych o 20% w ciągu trzech dni po otrzymaniu rachunku.

Wszelkie przedmioty, pozostawione przez kogokolwiek w restauracji i znalezione przez dzierżawcę lub jego służbę, należy oddać Zawiadowcy stacji.

Ani dzierżawca i jego rodzina, ani też jego służba nie mają prawa żądać znaleźnego.

§ 8.

Otwieranie i zamykanie bufetu.

Lokal bufetowy powinien być otwarty do użytku podróżującej publiczności najpóźniej na godzinę przed przybyciem lub przed odejściem pociągu osobowego a zamykany w 30 minut po odejściu pociągu osobowego bez względu na porę dnia.

O ile w porze nocnej nie przybywają ani nie odchodzą pociągi osobowe, bufet kolejowy powinien być zamknięty z zachowaniem zresztą postanowień podanych powyżej.

Bufet kolejowy jest przeznaczony do użytku publiczności podróżującej kolejami, pracowników kolejowych, jakoteż tych pracowników państwowych, którzy pełnią służbę na obszarze dworców i linii kolejowych. Wobec tego P. K. P. może zarządzić aby tych osób spośród publiczności, które nie posiadają dowodów przejazdowych do poczekalni i bufetów nie wpuszczano, albo też ustalić warunki pod jakimi te osoby mogą być tam wpuszczane.

Zawiadowcy stacji służy prawo żądania zamykania lub otwierania lokalu bufetowego w miarę potrzeby.

§ 9.

Przepisy administracyjno - kolejowe, policyjne i sanitarne.

P. K. P. służy prawo wykonywania bez ograniczenia kontroli i nadzoru policyjnego w poczekalniach i lokalach bufetowych.

Służba bufetowa, jakoteż dzierżawca powinni władać biegle językiem polskim, który ma być również używany w administracji wewnętrznej.

Wstęp do lokali bufetowych i przebywanie tam osób pijanych jako też obrażających swym postępowaniem przyzwoitość publiczną jest niedozwolone.

Nadzór sanitarny wykonuje P. K. P. przez Zawiadowcę stacji oraz inne organa. Organa te mają w każdym czasie wolny wstęp do wszystkich pomieszczeń będących w użytkowaniu.

Dzierżawca obowiązany jest niezwłocznie wypełniać wszelkie polecenia dozoru sanitarnego, wykonującego przepisy sanitarno - policyjne o prowadzeniu przedsiębiorstw gastronomicznych.

Wszelkie gry hazardowe w sali bufetowej są bezwzględnie wzbronione.

Obowiązkiem dzierżawcy jest postępować ściśle według zarządzeń zawiadowcy stacji, któremu służy prawo nadzoru nad wypełnianiem przez dzierżawcę obowiązków przyjętych umową. Dzierżawca jest obowiązany udzielać zawiadowcy stacji wszelkich wyjaśnień w kwestjach dotyczących prowadzenia bufetu. Zażalenia na zarządzenia zawiadowcy stacji, dzierżawca może wnosić do Dyrekcji Okr. Kolei Państwowych w . . . . . .

§ 10.

Nakrycia, podawanie potraw i napojów.

Dzierżawca jest obowiązany nakrywać stoły w lokalach bufetowych czystą, niepodartą bielizną stołową, ceratą lub innym środkiem zastępczym. Wszelkie naczynia kuchenne i stołowe, talerze, szklanki, kubki, łyżki, widelce i t. p. powinny być czyste. Potrawy, przekąski i napoje należy mieć w dostatecznej ilości, świeże i pierwszej jakości.

Przy przechowywaniu i podawaniu produktów ma być przestrzegana bezwzględna czystość.

Mięsa i wyroby masarskie należy przechowywać w naczyniach lub miejscach zapobiegających zepsuciu (w lodowniach) i chronionych dostatecznie od dostępu much przy pomocy siatek drucianych lub kloszów szklanych. Zaopatrywanie lodowni w lód należy do obowiązku i kosztów dzierżawcy. Przekąski (kanapki) i pieczywo muszą być przechowywane w szafach oszklonych. Mleko wolno sprzedawać tylko przegotowane. W bufetach winna się znajdować dostateczna ilość wody przegotowanej w czystych karafkach lub innych naczyniach zamkniętych. Woda surowa może być podawana tylko po zbadaniu odnośnej studni (źródła) przez lekarza kolejowego i za jego zezwoleniem.

Dzierżawca powinien w miarę możności posiadać w bufecie sztuczne wody mineralne, ponadto w czasie od godz. 6-tej do godz. 22 gorącą wodę. Wodę tę dzierżawca jest obowiązany wydawać po cenach ustanowionych, zaś pracownikom kolejowym i pracownikom ambulansów pocztowych — bezpłatnie. W zależności od ruchu pociągów osobowych powinien mieć bufet przygotowaną gorącą herbatę, kawę i mleko, w czasie zaś obiadowym i kolacyjnym, w godzinach od 12-tej do 16-tej i od 19-tej do 22-ej także gorące potrawy. Podawanie potraw i napojów do wagonów jest dozwolone przy zachowaniu zarządzeń zawiadowcy stacji. W razie wypadku w ruchu pociągów jest dzierżawca obowiązany na żądanie zawiadowcy stacji przygotować niezwłocznie żądaną ilość napojów i potraw gorących. Celem dostarczenia potraw do pociągu stojącego na linii, dzierżawca powinien udzielić swych naczyń bezpłatnie.

Dzierżawca jest obowiązany mieć w zapasie zawsze odpowiednią ilość znaczków pocztowych, kart korespondencyjnych, jak również pocztówek i papieru listowego, o ile sprzedaży tych dwu ostatnich artykułów na dworcu kolejowym P. K. P. nie powierzyła komu innemu.

Postanowienia, dotyczące nakrywania stołów bielizną, obowiązku podania gorących potraw

w czasie obiadu i kolacji, posiadania wód mineralnych i gorącej wody do herbaty nie dotyczą mniejszych bufetów kolejowych, które powinny jednak posiadać stale zimne przekąski, gorącą herbatę, kawę i mleko.

§ 11.

Cennik potraw i napojów, ceny ulgowe.

Cennik potraw i napojów, łącznie z dodatkiem za usługę, sporządzony kosztem dzierżawcy i zatwierdzony przez P. K. P. ma być umieszczany w lokalu bufetowym w miejscach widocznych (na bufecie i na stołach). Pobieranie cen wyższych jest niedozwolone. Dzierżawca jest obowiązany udzielać wszystkim funkcjonariuszom Ministerstwa Komunikacji i pracownikom kolejowym, jak również osobom wojskowym, jadącym transportami wojskowymi w pociągach wojskowych, pracownikom ambulansów pocztowych, jakoteż funkcjonariuszom milicji, urzędu pocztowego i celnego, pełniącym służbę na terenie kolejowym, po odpowiednim wylegitymowaniu się, 25% (dwadzieścia pięć procent) zniżki od cen wskazanych w cenniku potraw i napojów, z wyjątkiem trunków alkoholowych, bez umniejszania ilości i jakości. Dzierżawca bufetu jest obowiązany osobom tym dawać obiady złożone z 2 lub 3 dań, jak również kolacje z jednego dania, w odpowiedniej obfitej ilości, za cenę jednostkową, którą ustanowi P. K. P. w porozumieniu z dzierżawcą. Rodziny pracowników kolejowych korzystają również z tej zniżki, jednak tylko podczas podróży, na podstawie przedstawionego dowodu przejazdowego i legitymacji.

§ 12.

Księga zażaleń.

W lokalu bufetowym znajdować się ma księga zażaleń, którą dzierżawca powinien wydawać na każde żądanie publiczności.

§ 13.

Postanowienia ogólne.

a) dzierżawca jest obowiązany stosować się ściśle do ustaw i rozporządzeń wydanych o handlu i zakładach gastronomicznych;

b) dzierżawca obowiązuje się uzyskać bezzwłocznie, a najpóźniej w przeciągu 30 dni po podpisaniu umowy niniejszej, koncesję (patent) na wykonywanie przemysłu gastronomicznego. W razie nie uzyskania koncesji (patentu) umowa niniejsza rozwiązuje się, dzierżawca zaś nie może rościć w tym przypadku do P. K. P. żadnych pretensji odszkodowawczych;

c) ani dzierżawcy i jego rodzinie, ani jego personelowi nie służą żadne ulgi przewozowe tak co do taryf osobowych jak bagażowych i towarowych;

d) dzierżawcy nie wolno w obrębie stacji kolejowej, poza przedsiębiorstwem bufetowym prowadzić innego przedsiębiorstwa;

e) opał dla kuchni, ubikacyj mieszkaniowych i lokali bufetowych dzierżawca może otrzymywać z zapasów kolejowych, po cenach i ilościach ustanowionych przez P. K. P. bez prawa odstępowania go osobom trzecim, pod zagrożeniem zerwania umowy z winy dzierżawcy;

f) za wszelkie nieszczęśliwe wypadki, jakie mogą się zdarzyć na terenie kolejowym z dzierżawcą, jego rodziną lub jego personelem, P. K. P. nie ponosi odpowiedzialności. O ileby P. K. P. obowiązana była w drodze ugodowej lub sądowej do świadczenia odszkodowania poszkodowanemu personelowi bufetowemu, lub rodzinie dzierżawcy, zwróci ten ostatni zarządowi kolejowemu pełną kwotę odszkodowawczą niezwłocznie po zażądaniu;

g) dzierżawca jest obowiązany mieszkać stale w miejscu prowadzonego przezeń przedsiębiorstwa bufetowego i ma prowadzić je osobiście;

h) poddzierżawienie bufetu lub ustanawianie zastępcy jest zasadniczo niedozwolone. Na poddzierżawienie i ustanowienie zastępcy do prowadzenia bufetu, może P. K. P. zezwolić tylko w przypadku choroby dzierżawcy;

i) dzierżawca jest obowiązany na żądanie P. K. P. usunąć niezwłocznie z personelu te osoby, które P. K. P. uzna za nieodpowiednie;

j) na wypadek pożaru P. K. P. nie odpowiada za żadne straty jakie mogą wydarzyć się w majątku dzierżawcy lub jego służby;

k) dzierżawca odpowiada wobec P. K. P. za wszelkie przewinienia służby bufetowej i nie może zasłaniać się tym, że przewinienie nastąpiło bez jego wiedzy i woli;

l) należności stemplowe, jakoteż inne należności skarbowe w związku z zawarciem tej umowy, ponosi dzierżawca;

m) za sporządzenie umowy niniejszej dzierżawca ma złożyć jako należność manipulacyjną kwotę zł . . . .
. . . .
. . . .

§ 14.

Gdyby cele wojskowe tego wymagały, dzierżawca obowiązany jest na żądanie P. K. P. opróżnić przedmiot dzierżawy w części lub w całości. Przy opróżnianiu tym winien dzierżawca zastosować się bezwzględnie do wszelkich wskazówek P. K. P., które mają prawo w razie zachodzącej potrzeby opróżnienie to przyśpieszyć stosownymi środkami na koszt i ryzyko dzierżawcy.

P. K. P. uprawnione są nadto i w innych przypadkach spowodowanych siłą wyższą zarządzić natychmiastowe opróżnienie przedmiotu dzierżawy w części lub w całości.

Dzierżawca nie może z wymienionych powodów rościć do P. K. P. pretensji do odszkodowania.

§ 15.

W razie rozwiązania umowy dzierżawca obowiązany jest w dniu rozwiązania opróżnić wszystkie dzierżawione pomieszczenia, a to bez specjalnego wezwania, przyczym za samo uchybienie tego terminu, dzierżawca obowiązuje się płacić karę umowną za każdy dzień opóźnienia w wysokości 5% miesięcznego czynszu dzierżawnego.

Do rozstrzygania sporów umowy niniejszej wyniknąć mogących właściwy jedynie będzie sąd w siedzibie Prokuratorii Generalnej Rzeczypospolitej Polskiej w Warszawie, lub jej oddziału w innym mieście.

Umowa przez stronę przeczytana, przyjęta i podpisana, pozostaje w przechowaniu P. K. P., dzierżawca zaś otrzymuje jej odpis wierzytelny.

. . . . . ., dnia . . . . . . 1194 . . r.

Dzierżawca Dyrektor Kolei

. . . .

. . . .

Załącznik Nr 2 do zarządzenia M. K. z dnia 2.V. 1946 r. Nr I 4-6/15/46 w sprawie przedsiębiorstw zarobkowych na terenach kolejowych.

1 strona

do Nr . . . . . . Dyr. . . . .

AKT ODDANIA A.

ubikacji bufetowych

stacji . . . .

Budynek	Piętro	Nr ubikacji	Lokalu oznaczenie, czy pokój, gabinet, sala, kuchnia, piwnica i t. p.	Opłacany roczny czynsz zł	gr.	Uwaga
			A. Na bufet.			

2 strona

Budynek	Piętro	Nr ubikacji	Lokalu oznaczenie, czy pokój, gabinet, sala, kuchnia, piwnica i t. p.	Opłacany roczny czynsz zł	gr	Uwaga

B. Na mieszkanie dzierżawcy i jego personelu.

Oddający

Odbierający

Załącznik Nr 3 do zarządzenia M. K. z dnia 2.V. 1946 r. Nr I 4-6/15/46 w sprawie przedsiębiorstw zarobkowych na terenach kolejowych.

1 strona

do Nr . . . . . . Dyr. . . . .

AKT ODDANIA B.

Urządzenia bufetu oddanego dzierżawcy

na stacji . . . .

Dział	Nr	Przedmiot	Ilość	Uwaga
		A. bufetu kl.		

2 strona

Dział	Nr	Przedmiot	Ilość	Uwaga
		B. W bufecie . . . . . kl.		

Oddający

Odbierający

UMOWA DZIERŻAWNA

zawarta pomiędzy przedsiębiorstwem „Polskie Koleje Państwowe" zwanym dalej dla skrócenia „P. K. P." zastąpionym przez . . . . . . i . . . . zamieszkałym w . . ul. . . . . jako dzierżawcą z drugiej strony, zwanym dalej „dzierżawcą".

§ 1.

P.K.P. wydzierżawiają . . . . plac o rozmiarach . . . . Na placu tym dzierżawca ma prowadzić przedsiębiorstwo zarobkowe (kiosk) na warunkach niżej wyszczególnionych. Szkic kiosku powinno zatwierdzić P. K. P.

§ 2.

Miesięczny czynsz wynosi zł . . . . . . słownie . . . . Czynsz ten obejmuje opłaty za dzierżawę placu oraz należność za prowadzenie przedsiębiorstwa. Czynsz ten dzierżawca zobowiązuje się wpłacać zgóry bez wezwania do kasy kolejowej na stacji . . . . do dnia 8 każdego miesiąca za miesiąc bieżący. W razie niewpłacenia przez dzierżawcę czynszu miesięcznego w terminie wyżej wskazanym dzierżawca opłaca za każdy dzień zwłoki odszkodowanie umowne w wysokości 1 (jeden) % od kwoty czynszu miesięcznego.

§ 3.

Umowę zawiera się z ważnością od dnia . . . . 194 . . . r. na czas nieoznaczony, przy czym obu stronom służy prawo każdorazowego trzymiesięcznego wypowiedzenia umowy w przeciągu pierwszych ośmiu dni każdego miesiąca.

Niezależnie od tego P. K. P. zastrzega sobie prawo wypowiedzenia umowy w każdym czasie przy równoczesnym żądaniu opróżnienia placu wymienionego w § 1 niniejszej umowy w przypadkach następujących:

a) w razie zwłoki ponad 14 dni z opłatą czynszu i należytości ubocznych oraz innych należytości i w razie nie złożenia lub nieuzupełnienia kaucji do umówionej wysokości,

b) w razie przeniesienia praw i obowiązków wynikających z niniejszej umowy na osoby trzecie bez zezwolenia P. K. P.,

c) w razie prowadzenia przez dzierżawcę ubocznych zajęć na danej stacji bez zezwolenia P. K. P.,

d) w razie stwierdzenia przez P. K. P., że dzierżawca prowadzi nieprawidłowo księgi handlowe celem ukrycia istotnych wpływów przedsiębiorstwa.

W razie śmierci dzierżawcy (lub chociby jednego ze współdzierżawców) umowa gaśnie i nie przechodzi na spadkobierców.

Umowa gaśnie również w razie karno sądowego zasądzenia dzierżawcy lub utraty koncesji (patentu) przemysłowej.

W razie rozwiązania umowy dzierżawca obowiązany jest w ciągu trzech dni od chwili rozwiązania umowy na żądanie P. K. P. przekazać kiosk na ich własność za cenę kupna ustaloną na podstawie porozumienia stron, albo po uprzednim zawiadomieniu P. K. P. usunąć kiosk z terenu kolejowego własnym kosztem, przywrócić teren do stanu pierwotnego, przy czym za samo uchybienie tego terminu dzierżawca obowiązuje się płacić odszkodowanie umowne za każdy dzień opóźnienia w wysokości 5% (pięć procent) rocznego czynszu.

Gdyby dierżawca kiosku nie usunął, P. K. P. uprawnione są wykonać te roboty na jego koszt.

§ 4.

Na zabezpieczenie prawidłowego wpłacania czynszu dzierżawnego oraz na pokrycie wszelkich pretensji P. K. P. i należytości wypływających z zobowiązań przyjętych umową niniejszą, dzierżawca złożył w kasie Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w . . . . kaucję w wysokości trzech miesięcznego czynszu w kwocie zł . . . . . . słownie . . . .

Kaucja może być wpłaconą gotówką lub papierami wartościowymi, dopuszczonymi do składu w państwowych kasach, według kursu notowanego przez Ministerstwo Skarbu. Kaucja nie będzie oprocentowana.

Wszelkie należytości niepokryte przez dzierżawcę, P. K. P. mają prawo pokryć ze złożonej w gotówce kaucji przez potrącenie. Papiery wartościowe stanowiące kaucję, P. K. P. mogą sprzedać w czasie dowolnym po cenach giełdowych i uzyskaną gotówkę użyć na cel powyższy.

§ 5.

Gdyby cele wojskowe tego wymagały dzierżawca obowiązany jest na żądanie P. K. P. opróżnić przedmiot dzierżawy w części lub w całości bez prawa do odszkodowania. Przy opróżnieniu tym dzierżawca winien zastosować się bezwzględnie do wszelkich wskazówek P. K. P., przy czym P. K. P. mają prawo w razie zachodzącej potrzeby opróżnienie to przyśpieszyć stosownymi środkami na koszt i ryzyko dzierżawcy.

P. K. P. uprawnione są nadto i w innych wypadkach spowodowanych siłą wyższą zarządzić natychmiastowe opróżnienie przedmiotu dzierżawy w całości lub w części.

§ 6.

Opłaty stemplowe jako też inne należytości skarbowe z powodu zawarcia i wykonywania tej umowy ponosi dzierżawca.

Za sporządzenie umowy niniejszej dzierżawca ma złożyć jako należytość manipulacyjną kwotę złotych . . . .

§ 7.

Do rozstrzygania sporów z umowy niniejszej wyniknąć mogących jedynie właściwym będzie sąd w siedzibie Prokuratorii Generalnej R. P. w Warszawie lub jej oddziału w innym mieście.

§ 8.

Umowa przez strony przeczytana, przyjęta i podpisana pozostaje w przechowaniu P. K. P., dzierżawca zaś otrzymuje jej odpis uwierzytelniony.

. . . ., dnia . . . .

Dzierżawca Dyrektor Kolei

90.

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 21 maja 1946 r. o zmianie Przepisów kancelaryjnych dla M. K. i urzędów P. K. P.

Niniejszym zarządzam:

W § 14 Przepisów kancelaryjnych dla Ministerstwa Komunikacji i urzędów przedsiębiorstwa P. K. P. (Dz. Urz. M. K. z 1945 r. Nr 14, poz. 143) wykreśla się ust. 9 i 12, ust. zaś 10 nadaje się brzmienie:

„Fakt wysłania pisma (czystopisu lub pisma odręcznego) na zewnątrz urzędu notuje rejestrator w odpowiedniej rubryce karty pism i wierszu 4 pieczątki służącej do notowania wysyłki pism, po czym przesyła je do oddziału wysyłkowego kancelarii bez brulionu załatwienia".

Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1 czerwca 1946 r.

Nr I 1 — 90/3/46.

91.

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 31 maja 1946 r. o uzupełnieniu Instrukcji dla referentów w M. K. i w urzędach P. K. P.

Niniejszym zarządzam:

Do instrukcji dla referentów w Ministerstwie Komunikacji i w przedsiębiorstwie „Polskie Koleje Państwowe" (Dz. Urz. M. K. z 1945 r. Nr 14, poz. 144) wprowadza się następujące uzupełnienia:

1) w § 12 na końcu dodaje się nowe zdanie: „Wykaz spraw zaległych powinien zawie-

rać następujące rubryki: Nr bież., Nr pisma, data wpływu pisma do komórki organizacyjnej (wydziału w M. K., działu w D. O. K. P. i t. p.), treść sprawy, usprawiedliwienie kierownika komórki organizacyjnej".;

2) w § 13 ust. 3 na końcu dodaje się nowy pkt. 4) o brzmieniu: „4) skorowidz kartkowy niezbędnych dla niego norm prawnych ustaw, dekretów, rozporządzeń, zarządzeń, okólników, instrukcji i t. p.), zarówno ogłoszonych w dziennikach urzędowych jak i nieogłoszonych tam, ułożony według znaków akt odpowiadających poszczególnym normom i w kolejności tych znaków".

Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

do Nr I 1—9/2/46.

92.

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 31 maja 1946 r. o uzupełnieniu Instrukcji o udzielaniu informacji interesantom.

Niniejszym zarządzam:

Do § 10 Instrukcji o udzielaniu informacji interesantom (Dz. Urz. M. K. z 1945 r. Nr 14, poz. 145) dodaje się na końcu wyrazy: „oraz z oznaczeniem komórki organizacyjnej (departament i wydział w M. K., wydział i dział w D. O. K. P. i t. p.), w której skład oni wchodzą. Tabliczki zawierające powyższe napisy 21 cm długości i 16 cm szerokości powinny być wykonane estetycznie i jednakowo dla całego urzędu".

Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie 14 dni po ogłoszeniu.

do Nr I 1—9/2/46.

93.

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 20 grudnia 1945 r. o drugim wydaniu „Przepisów o doniesieniach i przeprowadzaniu dochodzeń w sprawach wypadków i ważniejszych wydarzeń kolejowych Nr R. 3".

Niniejszym zatwierdzam wydanie II, poprawione i uzupełnione, „Przepisów o doniesieniach i o przeprowadzeniu dochodzeń w sprawach wypadków i ważniejszych wydarzeń kolejowych Nr 3", które ukażą się osobno.

Wydanie II „Przepisów Nr R. 3" wchodzi w życie z dniem 1 września 1946 r. — Z tym dniem tracą moc obowiązującą „Przepisy o doniesieniach i o przeprowadzaniu dochodzeń w sprawach wypadków i ważniejszych wydarzeń kolejowych", zatwierdzone rozporządzeniem Ministra Komunikacji z dnia 13 lutego 1930 r. (Dz. Urz. M. K. Nr 8, poz. 70).

Nr IV 4—204/99.

94.

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 16 kwietnia 1946 r. o zmianie Instrukcji dla kontrolerów gospodarki wagonami towarowymi Nr R. 45.

Niniejszym zarządzam:

Do Instrukcji dla Kontrolerów Gospodarki Wagonami Towarowymi Nr R. 45 zatwierdzonej zarządzeniem Kierownika Resortu Komunikacji, Poczt i Telegrafu z dnia 30 listopada 1944 r. (Dz. Urz. M. K. z 1945 r. Nr 3, poz. 24) wprowadza się następujące zmiany:

1) w § 7 pkt. 8 (str. 10) otrzymuje następujące brzmienie: „z wagonami i przyborami ładunkami obcych zarządów kolejowych postępuje się ściśle według postanowień obowiązujących umów z odnośnymi zarządami kolei obcych";

2) w załączniku Nr 1 (str. 23 i 24) wykreśla się całkowicie pkty 3), 4), 5), 6), 7), 8) i 9) oraz w pkt. 27) (str. 25) po słowie „zeszyt" liczby 2 i 3 zastępuje się liczbami 1 i 2;

3) w załączniku Nr 3 (str. 33) pod L. p. 17 znak „(R. 16)" zmienia się na „(R. 15)", a l. p. 25 otrzymuje brzmienie: „Czy wagony obce używane są w myśl umów obowiązujących zawartych z odpowiednimi zarządzeniami kolei obcych; czy na stacjach granicznych formowane są wymagane przez Ministerstwo Komunikacji i CBTRZ wykazy i czy są one terminowo wysyłane".

Nr IV. 3c — 325/5/46.

DZIAŁ BUDOWY I UTRZYMANIA KOLEI.

95.

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 9 marca 1946 r. o utworzeniu zarządów odbudowy kolei państwowych.

Na podstawie art. 7 i 9 ustawy z dnia 12 czerwca 1924 r. o zakresie działania Ministra Kolei Żelaznych i organizacji urzędów kolejowych (Dz. U. R. P. Nr 57, poz. 580) oraz art. 2 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 27 września 1926 r. w sprawie utworzenia urzędu Ministra Komunikacji (Dz. U. R. P. Nr 97, poz. 567) zarządzam co następuje:

§ 1.

1. Tworzy się Zarządy Odbudowy Kolei Państwowych w Bydgoszczy, Katowicach i w Krakowie, jako organa, podległe Ministrowi Komuni-

kacji, zwane w dalszym ciągu „Zarządami Odbudowy".

2. Zarząd Odbudowy w Bydgoszczy obejmuje swoim zasięgiem DOKP w Gdańsku, Szczecinie i w Poznaniu, Zarząd Odbudowy w Katowicach— DOKP we Wrocławiu i w Katowicach i Zarząd Odbudowy w Krakowie — DOKP w Krakowie i w Lublinie.

§ 2.

Zadaniem Zarządów Odbudowy jest odbudowa większych obiektów na sieci kolejowej, zniszczonych wskutek wojny.

§ 3.

Na czele Zarządu Odbudowy stoi dyrektor, wyznaczony przez Ministra Komunikacji.

§ 4.

1. Personel Zarządów Odbudowy składa się z pracowników zatrudnionych na podstawie umowy o pracę oraz z pracowników spośród funkcjonariuszów Ministerstwa Komunikacji i pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe", przeniesionych do służby w Zarządach Odbudowy.

2. Przeniesieni do służby w Zarządach Odbudowy funkcjonariusze Ministerstwa Komunikacji pozostają nadal funkcjonariuszami państwowymi a pracownicy przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" pracownikami tego przedsiębiorstwa, lecz opłacani są z funduszów, przeznaczonych na odbudowę kolei państwowych. Dodatkowe wynagrodzenie wymienionych pracowników z tytułu pełnienia czynności w Zarządach Odbudowy regulują osobne przepisy.

§ 5.

Szczegółowy zakres działania Zarządów Odbudowy i ich organizację wewnętrzną określi regulamin, zatwierdzony przez Ministra Komunikacji.

§ 6.

Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 15 kwietnia 1946 r.

Nr I 1—1130/3/46.

96.

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 2 maja 1946 r. o wydaniu Regulaminu zarządów odbudowy kolei państwowych.

Powołując się na przepis § 5 zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 9 marca 1946 r. o utworzeniu zarządów odbudowy kolei państwowych (Dz. Urz. M. K. Nr 7, poz.), zatwierdzam Regulamin tych zarządów, stanowiący załącznik niniejszego zarządzenia.

Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem zatwierdzenia.

Nr I 1—1130/5/46.

Załącznik do zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 2 maja 1946 r. Nr I 1—1130/5/46.

Regulamin

Zarządów Odbudowy Kolei Państwowych.

§ 1.

1. Zarząd odbudowy kolei państwowych, zwany w dalszym ciągu regulaminu „zarządem", jest organem tymczasowym podległym Ministerstwu Komunikacji. Zadaniem zarządu jest odbudowa większych obiektów PKP, zniszczonych wojną i nie związanych jeszcze z ruchem pociągów.

2. W szczególności zadaniem zarządu jest odbudowa zniszczonych mostów, warsztatów i wodociągów, budynków i innych urządzeń, przejętych od DOKP przez zarząd do odbudowy.

3. Terenem działania zarządu może być teren jednej lub więcej dyrekcji okręgowych kolei państwowych, a w zależności od ilości obiektów odbudowy oraz kosztu robót odbudowy.

§ 2.

1. Na czele zarządu stoi wyznaczony przez Ministra Komunikacji dyrektor, o uprawnieniach odpowiadających uprawnieniom dyrektora kolei państwowych, ze zmianami wynikającymi z niniejszego Regulaminu.

2. Dyrektor:

1) sprawuje kierownictwo całością prac zarządu oraz nadzór ogólny nad wykonaniem robót odbudowy, w myśl zasad celowej i oszczędnej gospodarki oraz zgodnie z potrzebami obrony Państwa;

2) reprezentuje zarząd na zewnątrz i porozumiewa się bezpośrednio z władzami i urzędami państwowymi pierwszej i drugiej instancji;

3) podlega osobiście bezpośrednio Ministrowi Komunikacji, polecenia jednak służbowe otrzymuje także od dyrektora Biura Odbudowy Kolei Państwowych i innych właściwych organów Ministerstwa Komunikacji;

4) jest zwierzchnikiem wszystkich pracowników zarządu i posiada w stosunku do nich kompetencje takie, jakie posiadają dyrektorzy kolei państwowych w stosunku do swoich pracowników, w szczególności ma także prawo przyjmowania i zwalniania pracowników zatrudnionych na podstawie umowy o pracę oraz prawo przyznawania wszystkim pracownikom indywidualnych nagród pieniężnych i premii budowlanych w zależności od wyników pracy w danym

miesiącu, w granicach ustalonych osobnym zarządzeniem; premię Dyrektora określać będzie na podstawie sprawozdania miesięcznego Minister Komunikacji;

5) wydaje instrukcje pracownikom zarządu, dotyczące należytego wykonania prac zarządu i robót przy odbudowie;

6) czuwa nad ścisłym wykonywaniem przez wszystkie organa zarządu poleceń i wskazówek Ministra i Ministerstwa Komunikacji dotyczących odbudowy kolei państwowych;

7) jest odpowiedzialny za działalność służbową własną i pracowników zarządu;

8) sporządza w miarę potrzeby, projekty i plany budowy i odbudowy obiektów kolejowych przejętych od DOKP do odbudowy oraz projekty nowych budowli, zleconych przez Ministerstwo Komunikacji;

9) zatwierdza projekty budowli w zakresie przewidzianym dla dyrektora kolei państwowych, z wyjątkiem takich, które stosownie do regulaminu Rady Technicznej, lub zrobionych przez Ministerstwo Komunikacji zastrzeżeń podlegają zatwierdzeniu przez Ministerstwo;

10) dokonywa zmian w zatwierdzonych przez Ministerstwo Komunikacji projektach, jeżeli nie posiadają one zasadniczego znaczenia, a są niezbędne, celem usunięcia trudności technicznych, wynikających w trakcie robót i zawiadamia o tym Ministerstwo Komunikacji;

11) wykonywa roboty przez przedsiębiorstwa państwowe, spółdzielcze i prywatne oraz sposobem gospodarczym;

12) ma prawo czynić zamówienia lub zawierać umowy z wolnej ręki — w sposób przewidziany w przepisach obowiązujących dla PKP na zakupy doraźne materiałów i inwentarza użytkowego dla potrzeb zarządu, do sumy 250.000 złotych (dwieście pięćdziesiąt tysięcy złotych) w jednym przypadku, z tym zastrzeżeniem, że wydatki te nie mogą przekraczać sumy 1.000.000 złotych (jeden milion złotych) miesięcznie;

13) ma prawo zawierać umowy o wykonanie projektów i opracowań technicznych przez osoby postronne, do kwoty 100.000 złotych (sto tysięcy złotych) w pojedyńczym przypadku;

14) ma prawo oddawać roboty i dostawy z przetargu ograniczonego do 2.000.000 złotych (dwa miliony złotych), z przetargu publicznego do 5.000.000 (pięciu milionów złotych), oraz w wypadkach wyjątkowych i nadzwyczajnych z wolnej ręki do kwoty 500.000 zł i zezwalać na dodatkowe roboty, których nie przewidziano w umowie, jeżeli koszt tych robót nie przekracza 20% sumy umownej, ani 1.000.000 zł (jeden milion zł);

15) zarządza wszelkie wypłaty za roboty i dostawy dla odbudowy na podstawie przedstawionego przez przedsiębiorców lub dostawców rachunków sprawdzonych w zarządzie według akt obmiaru, rysunków i obliczeń oraz zarządza wypłaty za roboty i dostawy, wykonane sposobem gospodarczym lub akordowo w granicach przydzielonego zarządowi przez M. K. kredytu;

16) składa Ministerstwu Komunikacji do dnia 15-go każdego miesiąca sprawozdanie za poprzedni miesiąc o postępie robót, oraz sprawozdania rachunkowe, według wzorów ustalonych przez Ministerstwo Komunikacji. Po ukończeniu budowy dyrektor przedstawia Ministerstwu Komunikacji szczegółowe sprawozdania pieniężne i techniczne ze wszystkimi usprawiedliwiającymi dokumentami;

17) decyduje we wszystkich innych sprawach z zakresu działania zarządu, z wyjątkiem spraw zastrzeżonych Ministrowi (Ministerstwu) Komunikacji.

§ 3.

W razie nieobecności dyrektora na służbie zastępuje go naczelnik wydziału technicznego.

§ 4.

1. Zarząd odbudowy dzieli się na wydziały:
ogólny (1),
techniczny (2).

2. Wydziały dzielą się na referaty, których ilość ustala dyrektor zarządu w miarę potrzeby, w ramach zatwierdzonego schematu obsady personalnej zarządu odbudowy.

§ 5.

1. Na czele wydziałów stoją naczelnicy, wyznaczeni przez Ministra Komunikacji na wniosek dyrektora zarządu.

2. Naczelnik wydziału:

1) podlega bezpośrednio dyrektorowi;

2) jest zwierzchnikiem służbowym pracowników.

3. Szczegółowy zakres czynności naczelnika oraz zastępstwo ustala instrukcja, którą wydaje dyrektor.

§ 6.

1. Na czele referatów stoją kierownicy referatów wyznaczeni przez dyrektora.

2. Zakres czynności kierowników referatów określi instrukcja wydana przez dyrektora.

§ 7.

1. Do personelu zarządu należą oprócz pracowników objętych schematem obsady personal-

nej zarządów odbudowy robotnicy, w ilości zależnej od potrzeby.

2. Personel zarządu składa się:

1) w zasadzie z pracowników, zatrudnionych na podstawie umowy o pracę, zawartej z zarządem;

2) z urzędników Ministerstwa Komunikacji i pracowników PKP przeniesionych do zarządu zarządzeniem Ministerstwa Komunikacji na wniosek dyrektora.

3. Normy wynagrodzenia pracowników umownych i dodatkowe wynagrodzenie funkcjonariuszów M. K. i pracowników PKP przeniesionych do zarządu określi osobne zarządzenie Ministra Komunikacji.

§ 8.

1. Terytorialnie właściwa DOKP załatwia dla zarządu odbudowy w stosunku do pracowników PKP i pracowników umownych następujące sprawy:

1) sprawy z zakresu działania biur wojskowych DOKP;

2) sprawy z zakresu działania biur sanitarnych DOKP;

3) sprawy emerytalne;

4) sprawy z zakresu działania wydziałów aprowizacji i zaopatrywania DOKP;

5) sprawy dyscyplinarne, z tym wyjątkiem, że decyzje zastrzeżone dyrektorowi k. p. w przepisach o organizacji komisji dyscyplinarnych i o postępowaniu dyscyplinarnym przeciw pracownikom PKP wydaje dyrektor odbudowy, w skład zaś komisji wchodzą także pracownicy PKP zatrudnieni w zarządzie odbudowy.

2. W stosunku do funkcjonariuszów państwowych przeniesionych do zarządów odbudowy, sprawy o których mowa w ust. 1 pkt. 1, 3 i 5, załatwia Ministerstwo Komunikacji a sprawy wymienione w pkt. 2 i 4 — DOKP.

§ 9.

Gotówkę potrzebną na swoje wypłaty zarząd otrzymuje od M. K. na podstawie zapotrzebowań w ramach przydzielonego kredytu przelewem na wskazane instytucje kredytowe (P.K.O. lub B.G.K.) na rachunek czekowy zarządu.

§ 10.

1. Organami wykonawczymi zarządu w terenie są kierownictwa i odcinki robót tworzone w miarę potrzeby w drodze zarządzeń dyrektora.

2. Kierownictwa i odcinki robót działają według instrukcji dyrektora, zatwierdzonej przez Ministra Komunikacji.

97.

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 17 maja 1946 r. o utworzeniu i organizacji sekcyj odbudowy w oddziałach drogowych kolei państwowych.

Na podstawie art. 17 ust. 3 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 września 1926 r. o utworzeniu przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" (Dz. U. R. P. z 1930 r. Nr 89, poz. 705) zarządzam co następuje:

§ 1.

Celem przeprowadzenia odbudowy kolei państwowych w zakresie działania służby drogowej, mogą być, na zarządzenie dyrektora kolei państwowych, utworzone na podstawie planu zatwierdzonego przez Ministerstwo Komunikacji w poszczególnych oddziałach drogowych kolei państwowych na określony czas sekcje odbudowy.

§ 2.

Do zakresu działania sekcyj odbudowy w oddziałach drogowych należy w szczególności:

1) zbieranie i opracowywanie szczegółowych danych, umożliwiających zaprojektowanie i skosztorysowanie obiektów, przeznaczonych do odbudowy, oraz w miarę możności, projektowanie i kosztorysowanie tych obiektów;

2) zgłaszanie w odpowiednim czasie zapotrzebowania pokrycia kredytowego na wydatki określone projektowanymi kosztorysami, oraz czuwanie nad tym, aby koszty dokonywanych robót znajdowały całkowite pokrycie w otwartych dla nich kredytach;

3) prowadzenie robót powierzonych sekcjom sposobem gospodarczym lub sprawowanie nadzoru technicznego nad wykonywaniem robót przy odbudowie przez firmy;

4) odbiór robót wykonywanych i sporządzanie odpowiednich protokółów odbiorczych;

5) sprawdzanie rachunków oraz zestawianie koniecznych wykazów robót ilościowych, na podstawie danych zebranych na miejscu budowy;

6) składanie naczelnikom oddziałów drogowych sprawozdań technicznych i rachunkowych z prowadzonych robót.

§ 3.

Za racjonalne prowadzenie robót przez sekcję odbudowy, oraz za bezpieczeństwo i należyte techniczne wykonanie robót przy odbudowie odpowiedzialny jest bezpośrednio naczelnik oddziału drogowego.

§ 4.

1. Kierownika sekcji odbudowy, podlegającego bezpośrednio naczelnikowi oddziału drogowego wyznacza dyrektor kolei państwowych.

2. Kompetencje kierownika sekcji odbudowy nie mogą wykraczać poza zakres działania sekcji (§ 2), ani zmniejszyć odpowiedzialności naczelnika oddziału za roboty przy odbudowie (§ 3).

§ 5.

W skład sekcji odbudowy wchodzi prócz kierownika odpowiednia, przez dyrektora kolei państwowych ustalona ilość sił technicznych i rachunkowo-materiałowych, płatnych z kredytów, przydzielonych na odbudowę.

§ 6.

1. Zależnie od zakresu i rozmieszczenia robót mogą być, z zarządzenia dyrektora kolei państwowych, tworzone miejscowe nadzory odbudowy, jako organa eksponowane sekcyj odbudowy.

2. Do zakresu działania miejscowych nadzorów odbudowy należy stały nadzór na budowie, prowadzenie dziennika budowy, oraz inne czynności przewidziane dla nadzoru technicznego w przepisach D 14.

3. Ilość personelu miejscowego nadzoru odbudowy ustala dyrektor kolei państwowych zależnie od potrzeby. Personel ten płatny jest z kredytów przyznanych na odbudowę.

§ 7.

W związku z przepisami §§ 1—6 dodaje się w § 15 statutu organizacyjnego oddziałów kp. (Dz. Urz. M. K. z 1934 r. Nr 9, poz. 54), na końcu nowy ustęp o brzmieniu następującym:

„Na podstawie osobnego zarządzenia Ministra Komunikacji oddziałom drogowym mogą być powierzane prace przy odbudowie kolei państwowych".

§ 8.

Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1 czerwca 1946 r.

Nr I 1—113/9/46.

DZIAŁ APROWIZACJI I ZAOPATRYWANIA.

98.

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 1 czerwca 1946 r. o jednostkach organizacyjnych służby aprowizacji i zaopatrywania podległych DOKP.

Na podstawie art. 17 ust. 3 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 września 1926 r. o utworzeniu przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" (Dz. U. R. P. z 1930 r. Nr 89, poz. 705) zarządzam co następuje:

Rozdział I.

Magazyny aprowizacji.

§ 1.

1. Jako jednostki służby aprowizacji i zaopatrywania podległe bezpośrednio DOKP ustanawia się w każdej DOKP magazyny aprowizacji.

2. Magazyny aprowizacji dzielą się na 2 klasy: I i II.

3. Ilość, siedziby i podział magazynów aprowizacji na klasy ustala Minister Komunikacji.

§ 2.

1. Zadaniem magazynów aprowizacji jest przyjmowanie, magazynowanie i wydawanie artykułów żywnościowych, odzieżowych oraz innych artykułów zaopatrzenia i materiałów inwentarialnych, będących w dyspozycji służby aprowizacji i zaopatrywania.

2. W szczególności do zakresu działania magazynów aprowizacji należy:

1) przyjmowanie i magazynowanie otrzymanych od wydziału aprowizacji i zaopatrywania DOKP artykułów i materiałów inwentarialnych, będących w dyspozycji służby aprowizacji i zaopatrywania;
2) rozprowadzanie, w ustalonych przez wydział aprowizacji i zaopatrywania terminach, artykułów żywnościowych i innych do punktów rozdzielczych i sklepów spółdzielni kolejowych oraz stołówek;
3) organizowanie transportu i realizowanie odbioru i przyjęcia artykułów, na zarządzenie wydziału aprowizacji i zaopatrywania;
4) prowadzenie księgowości i rachunkowości magazynowej.

§ 3.

1. Na czele magazynu aprowizacji stoi naczelnik, wyznaczany i odwoływany przez Ministra Komunikacji.

2. Naczelnik magazynu aprowizacji:

1) podlega bezpośrednio naczelnikowi służby aprowizacji i zaopatrywania DOKP oraz otrzymuje polecenia służbowe od właściwych innych organów DOKP;
2) jest zwierzchnikiem pracowników magazynu aprowizacji i ma w stosunku do nich kompetencje naczelnika oddziału kolei państwowych;
3) decyduje we wszystkich sprawach należących do zakresu działania magazynu, z wyjątkiem spraw zastrzeżonych organom przełożonym;
4) jest odpowiedzialny za celowe i oszczędne prowadzenie gospodarki magazynu aprowizacji zgodnie z obowiązującymi przepisami i instrukcjami.

§ 4.

1. W razie nieobecności naczelnika magazynu na służbie zastępuje go zastępca naczelnika, wyznaczany i odwoływany przez Ministra Komunikacji.

2. Zastępca naczelnika:

1) podlega naczelnikowi jako swojemu bezpośredniemu zwierzchnikowi;

2) wydaje i podpisuje w imieniu („za naczelnika") naczelnika decyzje należące zasadniczo do kompetencji naczelnika, które naczelnik przekaże mu na stałe lub czasowo, za zgodą dyrektora kolei;

3) wydaje polecenia służbowe pracownikom magazynu w zakresie przekazanych mu kompetencji.

3. W razie nieobecności naczelnika magazynu, zastępca przejmuje wszelkie prawa, obowiązki i odpowiedzialność naczelnika.

§ 5.

1. Magazyn aprowizacji dzieli się na:

1) dział ogólno-gospodarczy;

2) dział artykułów żywnościowych;

3) dział artykułów odzieżowych i innych artykułów zaopatrzenia oraz materiałów inwentarialnych;

4) rachubę;

5) ekspedycję.

2. Na czele działów oraz rachuby i ekspedycji stoją kierownicy, wyznaczani i odwoływani przez dyrektora kolei państwowych.

3. Kierownikowi działu (rachuby, ekspedycji):

1) podlega osobiście naczelnikowi magazynu;

2) jest bezpośrednim zwierzchnikiem służbowym pracowników działu (rachuby, ekspedycji);

3) jest odpowiedzialny za swoją działalność jak i za działalność podległego mu działu (rachuby, ekspedycji);

4) sprawuje kierownictwo i nadzór nad sprawami i czynnościami podległego mu działu (rachuby, ekspedycji), kierując się zasadami oszczędnej i celowej gospodarki;

5) podpisuje pisma mniejszego znaczenia, nie zawierające decyzji i nie zastrzeżone naczelnikowi magazynu.

§ 6.

W skład magazynu aprowizacji wchodzi odpowiednia ilość pracowników biurowych i magazynowych oraz robotników magazynowych.

§ 7.

Szczegółowy podział i tryb pracy w magazynie aprowizacji normuje regulamin, zatwierdzony przez naczelnika służby aprowizacji i zaopatrywania DOKP.

Rozdział II.

Punkty rozdzielcze, stołówki i przedsiębiorstwa pomocnicze służby aprowizacji i zaopatrywania.

§ 8.

1. Rozdziału artykułów między pracowników działu komunikacji i członków ich rodzin w okręgu dyrekcyjnym dokonują sklepy spółdzielcze pracowników działu komunikacji, na podstawie zawartych umów.

2. Tam, gdzie spółdzielnie nie przejęły jeszcze zadań rozdzielczych, o których mowa w ust. 1, tworzy się punkty rozdzielcze (sklepy) jako tymczasowe jednostki organizacyjne.

3. Akcję dożywiania pracowników prowadzą stołówki, akcję zaś dodatkowej pomocy w dożywianiu w stołówkach, w naprawie oraz w sporządzaniu nowej odzieży, obuwia i t. p. — przedsiębiorstwa pomocnicze, jak gospodarstwa rolne, warsztaty szewskie, krawieckie i inne.

4. Stołówki i przedsiębiorstwa pomocnicze mogą być, na podstawie umów, przejęte i prowadzone przez spółdzielnie spożywcze pracowników działu komunikacji.

5. Ilość i siedziby jednostek organizacyjnych, o których mowa w ust. 2, 3 i 4, ustala dyrektor kolei państwowych, zależnie od potrzeb i warunków miejscowych.

§ 9.

Szczegółowy zakres działania jednostek organizacyjnych, o których mowa w § 8, normują osobne zarządzenia i regulaminy wydane przez Min. Kom.

Rozdział III.

Przepisy końcowe.

§ 10.

Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 7 czerwca 1946 r.

Z tym dniem wprowadza się do zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 13 października 1944 (Dz. Urz. M. K. Nr 3, poz. 28) następujące zmiany:

1) § 4 otrzymuje brzmienie:

„1) Zadaniem wydziału aprowizacji i zaopatrywania jest realizacja odbioru i przyjęcie oraz rozdział artykułów żywnościowych, odzieżowych i innych artykułów zaopatrzenia, jako też materiałów inwentarialnych będących w dyspozycji służby aprowizacji, oraz czuwanie nad właściwym ich

rozprowadzaniem wśród pracowników działu komunikacji i członków ich rodzin.

2) § 5 otrzymuje brzmienie:

1) Organami wykonawczymi wydziału aprowizacji i zaopatrywania są:

1) magazyny aprowizacji I i II klasy;

2) sklepy spółdzielcze, a w razie ich braku, jako tymczasowe jednostki organizacyjne, punkty rozdzielcze (sklepy);

3) stołówki;

4) przedsiębiorstwa pomocnicze (gospodarstwa rolne, warsztaty szewskie, krawieckie i inne).

2. Stołówki i przedsiębiorstwa pomocnicze mogą być przejęte i prowadzone przez spółdzielnie spożywcze pracowników komunikacyjnych na podstawie umów, zatwierdzonych przez dyrektora kolei państwowych.

3) § 6 otrzymuje brzmienie: „Wykonanie niniejszego zarządzenia porusza się dyrektorom kolei państwowych".

Nr I 1—119/2/46.

SPROSTOWANIE.

Sprostowanie poz. 24, Dz. Urz. M. K. Nr 3, z 1946 r.

Do Dz. Urz. M. K. Nr 3, poz. 24 z 1946 r. zakradła się omyłka drukarska. Mianowicie w § 1 pkt. 3) po wyrazach „Ostrów Wlkp." ma być wyraz „(wyłącznie)", a nie (włącznie).

Nr I 1—10/32/45.

ODEZWA.

Odezwa Rady Technicznej przy Ministrze Komunikacji z dnia 12 czerwca 1946 r.

Na podstawie Zarządzenia Ob. Ministra Komunikacji z dnia 1 września 1945 r. Rada Techniczna przy Ministrze Komunikacji przystąpi w najbliższym czasie do wydawania książek, obejmujących w popularnym wykładzie wiadomości z dziedziny komunikacyjnej pod nazwą **„Biblioteka Komunikacyjna".** Wydawnictwa te będą wzorowane na podobnej literaturze fachowo-pedagogicznej polskiej i zagranicznej. Objętość prac w druku około 80 stron formatu 1/8.

W związku z tym autorzy proszeni są o zgłaszanie już gotowych prac lub o podawanie tematów, które zamierzają opracować.

Zgłoszenia prac i zapytania w sprawie warunków współpracy w wydawnictwie należy kierować pod adresem: Rada Techniczna, Sekcja wydawnictw popularnych, Warszawa, ul. Chałubińskiego 4.

Nr R. T. — 96/24/46.

Adres Redakcji i Administracji Ministerstwa Komunikacji: Warszawa, ul. Chałubińskiego Nr 4

Warunki prenumeraty kwartalnie 40 zł.
Cena pojedynczego egzemplarza wynosi 10 zł i jest do nabycia w Admin. Wydawn. w Warszawie.
Prenumeratę przyjmuje Administracja Wydawnictw M. K., którą można również wpłacać w P. K. O. konto czekowe w Warszawie Nr I-658.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI

Zakłady Graficzne Ministerstwa Komunikacji w Warszawie, Chałubińskiego Nr 4.